

MINISTEREN

Statsrevisorernes Sekretariat  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 3. april 2017  
J. nr. 2017-1012

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

## **Vedr. Statsrevisorernes beretning nr. 9/2016 om forsinkelsen af Signalprogrammet**

Statsrevisorerne har ved brev af 2. februar 2017 fremsendt Beretning nr. 9/2016 om forsinkelsen af Signalprogrammet og anmodet om min redegørelse for de foranstaltninger og overvejelser, som beretningen giver anledning til.

Som beretningen korrekt gør rede for, er udskiftningen af signalsystemerne på jernbanen desværre blevet forsinket. Statsrevisorernes kritik er både alvorlig og klar, og jeg vil derfor gerne starte med at redegøre for de konkrete tiltag, som er taget.

Som allerede udmeldt ved offentliggørelsen af statsrevisorernes behandling af Rigsrevisionens beretning 25. januar 2017 vil jeg skærpe kontrollen med Signalprogrammet.

Statsrevisorerne peger på, at der fortsat er store risici for fordyrelse og forsinkelse af Signalprogrammet, hvilket nødvendiggør en stram styring. Der er derfor, siden Rigsrevisionen afsluttede sin undersøgelse, taget en række skridt til at styrke tilsynet med Banedanmark og Signalprogrammet, og vi vil løbende se på, om der er behov for yderligere at skærpe tilsynet.

Banedanmark har også strammet kontrollen af leverancerne fra leverandørerne og gennemfører en strammere økonomistyring, som sikrer den sammenhæng mellem aktivitet, tid og økonomi, som Rigsrevisionen i sin beretning til statsrevisorerne efterspørger.

Der vil endvidere blive foretaget en ekstern kvalitetssikring af tidsplaner og økonomi i forhold til den gennemførte genplanlægning af Signalprogrammet. Denne undersøgelse vil omfatte et egentligt review af Signalprogrammet med fokus på fremadrettede forbedringsforslag og besparelsesmuligheder.

Jeg har i den forbindelse bedt Banedanmark om at undersøge, om man kan gøre yderligere for at fjerne risiko fra programmet. Jeg har stillet spørgsmålet: ”Hvordan kan vi i videst muligt omfang undgå at være ’first mover’?”



Banedanmark har tilkendegivet, at de vil kunne præsentere en plan for dette på det første møde med forligskredsen efter påske. Den plan vil så kunne indgå i det kommende review med henblik på en ekstern kvalitetssikring.

Endelig er der taget initiativ til at orientere forligskredsen om status på projektet og dets fremdrift på månedlig basis. Den første orientering er givet på møde i forligskredsen den 14. marts 2017.

Mine bemærkninger til de enkelte punkter i Rigsrevisionens beretning og til statsrevisorernes bemærkninger følger nedenfor.

### *Overordnede bemærkninger*

Statsrevisorerne kritiserer, at Signalprogrammet er blevet forsinket og fordyret, idet programmet på nuværende tidspunkt er forsinket med op til 3 år og er blevet 4,4 mia. kr. dyrere end forventet.

Denne kritik tages til efterretning, idet det bemærkes, at det nuværende budget svarer til det, som fremgik af beslutningsgrundlaget fra december 2008. Den besparelse på ca. 4 mia.kr., der blev stillet i udsigt i forlængelse af indgåelsen af kontrakterne, forventes således ikke realiseret.

Forsinkelsen blev udmeldt med Anlægsstatus for 1. halvår 2016. På fjernbanen er der tale om en forsinkelse på godt to år og på S-banen en forsinkelse på godt et år i forhold til det forudsatte i den politiske aftale fra 2009. I forhold til de indgåede kontrakter er der tale om en forsinkelse på tre år på S-banen og to år på fjernbanen. Installationen af de nye signalsystemer på S-banen forventes således færdiggjort i 2021 og på fjernbanen i 2023.

Som det bemærkes af statsrevisorerne, er der risiko for yderligere forsinkelser og fordyrelser. Derfor er der som ovenfor anført også taget en række initiativer i forhold til styringen af programmet.

### *Banedanmarks styring af Signalprogrammet*

Jeg har noteret mig, at Banedanmark har taget en række tiltag for dels at rette op på styringen af Signalprogrammet, dels at tilpasse styringen til de nye tidsplaner, som blev offentliggjort i oktober 2016.

Af statsrevisorernes beretning fremgår det, at dele af Signalprogrammet har været under løbende genplanlægning siden 2014 på grund af uenighed mellem Banedanmark og leverandørerne om, hvorvidt tidsplanerne kunne overholdes, og at dette har haft styringsmæssige konsekvenser. Herudover kritiseres det, at der først i 2016 er foretaget en genplanlægning af hele programmet.



Set i tilbageblik må det konkluderes, at de oprindelige tidsplaner har været for optimistiske, og at det har krævet en større indsats, før alle parter er nået frem til denne konklusion. Mens den genplanlægning, som har været i gang siden 2014, har været koncentreret om at håndtere forsinkelse af enkelte delmilepæle, er der i 2016 gennemført en genplanlægning af hele programmet. Banedanmark har i perioden fulgt tæt op på de nærtstående milepæle, herunder særligt ibrugtagningen af den første strækning på S-banen. Banedanmark har bevidst ventet med at igangsætte genplanlægning af Signalprogrammet, indtil man havde høstet erfaringer fra den første udrulning på S-banen, hvorefter en konsolideret tidsplan, der byggede på reelle erfaringer, kunne udarbejdes. På den baggrund er der nu indlagt ekstra tid til tests og godkendelser på både fjernbanen og S-banen i de nye udrulningsplaner.

Det nye udgiftsestimat for Signalprogrammet har naturligt nok tiltrukket sig opmærksomhed. Banedanmark peger på, at dette især skyldes, at programmet bliver to år forsinket, og at Banedanmark har været nødt til at foretage en række ændringer i planerne. Derudover vil der komme ekstra udgifter til blandt andet afsluttende tests og godkendelser, til drift af testlaboratorium og til dokumentation. Desuden er udgiften til blandt andet fiberkabler langs jernbanen og togenes nye udstyr blevet større end Banedanmark forventede, da kontrakterne blev indgået i 2012. Den reservepulje på ca. 4 mia. kr., som var afsat, er ikke brugt endnu, men den prognose, som Banedanmark og KPMG har udarbejdet, viser, at det forventes, at den vil være brugt, når projektet er afsluttet. I det omfang der opstår nye uforudsete fordyrelser, vil der skulle tilføres midler udefra, hvis ikke der findes besparelser, der kan bidrage til en projektreserve. Afsøgningen af besparelser indgår i før omtalte igangsatte review.

I forhold til den i beretningen rejste kritik af Banedanmarks styring af Signalprogrammet har Banedanmark medgivet, at Signalprogrammets dokumentation ikke har været tydelig nok og ikke har været på et tilstrækkeligt højt niveau til, at det har været muligt at styre tilstrækkeligt effektivt på sammenhængen mellem tid, aktiviteter og økonomi. Det er Banedanmark i fuld gang med at rette op på, således at sammenhængen mellem Signalprogrammets betalingsplaner, tidsplaner og økonomistyringsmodel bliver tydelig i opfølgningen. Både Banedanmark og Banedanmarks leverandører har undervurderet, hvor omfattende og kompleks opgaven med især dokumentation er.

Banedanmark har også medgivet, at det forhold, at fokus har været på nærtstående milepæle og den første strækning har betydet, at vurderingen af konsekvenserne af forsinkelserne for det samlede program i en periode er blevet nedprioriteret.



Statsrevisorerne finder det kritisabelt, at Transportministeriets departement ikke i tide har forholdt sig mere kritisk til Banedanmarks oplysninger om programmets fremdrift.

Denne kritik tages til efterretning. Som det dog også konstateres i beretningen, er departementets tilsyn med Signalprogrammet løbende blevet intensiveret, i takt med at oplysninger er tilgået departementet. Det gælder eksempelvis overskridelsen af en kritisk milepæl på S-banen i december 2014, hvorefter tilsynet med S-banen i januar 2015 blev intensiveret. Tilsynet er siden da blevet udvidet til at omfatte hele Signalprogrammet fra og med august 2015, netop som en reaktion på indkomne oplysninger om fremdrift og Signalprogrammets generelle stade. Det er et vedvarende arbejde at tilpasse tilsynet til Signalprogrammets udvikling.

Det bemærkes af statsrevisorerne, at departementet ikke i tilstrækkelig grad har efterspurgt og sikret sig informationer, der underbygger eller sandsynliggjorde Banedanmarks vurderinger af realismen i tidsplanen. Som det fremgår af beretningen fandt departementet i 2. halvår af 2015, at man ikke var i stand til at komme til bunds i spørgsmålet om konsekvenserne for tidsplanen. De stigende problemer i Signalprogrammet var en væsentlig medvirkende faktor til, at det i november 2015 blev besluttet, at der i forbindelse med udløbet af Banedanmarks administrerende direktørs åremål i marts 2016 var behov for nye kompetencer i Banedanmark. Den nye administrerende direktørs tiltrædelse blev fremrykket til medio februar 2016 blandt andet ud fra hensynet om at sikre ledelsen af Signalprogrammet.

Rigsrevisionen anfører i beretningen, ”at departementet på et overordnet plan skal følge op på, om Banedanmark leverer de ønskede resultater. Samtidigt er det vigtigt, at departementet sikrer, at der tages hånd om væsentlige forhold, der udfordrer Banedanmarks opgaveløsning.” Den sidstnævnte indsats, hvor der har været og fortsat tages hånd om væsentlige forhold, der udfordrer Banedanmarks opgaveløsning i forhold til Signalprogrammet, fylder dog ikke ret meget i beretningen. Dette arbejde udgør en stor del af departementets tilsynsindsats, og tilsynet er med til at sikre løsning af konkrete problemstillinger med potentielle forsinkende konsekvenser for Signalprogrammet.

Departementet har således i sit løbende tilsyn aktivt taget del i løsningen af en række konkrete problemer i forhold til Signalprogrammet, navnlig for så vidt angår udviklingen i EU’s regler på området og relationerne til andre interessenter, herunder DSB og andre jernbanevirksomheder.

Samlet set vil jeg tilslutte mig den bekymring, som statsrevisorernes kritik giver anledning til, for så vidt angår de fortsatte risici for forsinkelse og fordyrelse.



Jeg har derfor som anført indledningsvist taget en række initiativer med henblik på at reducere disse risici.

Side 5/5

En kopi af dette brev er sendt til Rigsrevisionen.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen